

## Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihleri

\*Hilal SURAT<sup>1</sup>, Yasin Kültiğin YAMAN<sup>1</sup>

Artvin Çoruh Üniversitesi, Orman Fakültesi 08000, Artvin

\*Sorumlu Yazar: hilal881@artvin.edu.tr

Geliş Tarihi: 28.10.2014

### Özet

Günümüz kentlerinde yayalara rahat ve güvenli bir dolaşım sağlamak üzere yaya bölgesi uygulamaları gerçekleştirilmektedir. Çalışmada, bireysel ve kitlesel serbest zaman eylemleri ve kent içi ulaşımına çok yönlü katkı sağlayabilecek eğilim yaya bölgelerinin kullanılabilirliği ile bireylerin bu yöndeki tercihleri Artvin Kenti örneğinde incelenmiştir. Araştırma kapsamında bireylerin yaya ulaşımına yönelik eğilim ve istemlerini belirlemek amacıyla bir anket çalışması yapılarak, taşıt trafiğinden arındırılmış veya araç dolaşım yoğunluğu temel alındığı, çevre konforuna sahip, belirlenen güzergâhların taşıt trafiğine kapatılarak yaya bölgesi olarak kullanımları, güzergâhları oluşturan yolların başta genişliği olmak genişletilebilme olanağı (yol çevresindeki alan kullanım türü ve kamulaştırma gereksinimi) ve araç dolaşım yoğunluğu temel alınarak farklı yaya bölgeleri önerilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Mekânlar, Kent İçi Yollar, Yaya Sirkülasyonu, Yaya Bölgesi, Kullanıcı Tercihleri

### An Evaluation of Pedestrian Access in Urban Roads, According to Public Preferences

#### Abstract

In recent years, many cities are designed to pavement priorities, they mainly, serve according to people security and comfortable circulation. In this study, briefly gives information about characteristic and contribution of individual community habits and their tendency for pedestrian carrying capacity in the example of Artvin City. This research covers to necessities and inclination of individuals. In this aspect questioners are handling on car circulation density, comfortable environment. Moreover pedestrian ways, which is restricting access to car in the street, widened pedestrian way are recommended. Lastly, these entire offers based on as a result of car density of street.

**Keywords:** Urban Spaces, Urban Roads, Pedestrian Circulation, Pedestrian Zone, User Preferences

#### Giriş

İçerisinde yaşayan insanlara zengin deneyimler sunan kentsel mekânlar, kullanıcıları tarafından sadece sahip olduğu fiziksel nitelikleri açısından ele alınmaktadır. Bireyler içerisinde buldukları, yaşadıkları mekânlardan hareketle, mekânları değerlendirmekte; ancak mekânların yaşanabilir niteliklere sahip olup olmadıklarına dair beklentileri gerçekleştirme olanakları sınırlı kalmaktadır.

Geçmişte kentlerimiz sokak, cadde ve meydanlar türlü toplumsal ve kültürel aktivitelerin geliştiği mekânlar olmuştur (Zafer, 1996). Günümüz de ülkemiz kentleri, fiziksel kent mekânı görüntüsüne sahip tekdüze beton yığınları arasında sıkışmış, doğal ve kültürel değerlerinin korunamadığı çeşitli çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalınan hızlı bir değişim sürecine giren,

sokak, cadde ve meydanların görünümünün yanı sıra üstlendikleri işlevlerde de değişimler meydana gelmiş mekânlar halindedir. Aslında kent yaşamının odak noktası olan sokaklar, meydanlar ve yaya alanları bir kentin karakterini tanımlayan (Gültekin, 2007), kent insanının altyapı, sosyo-kültürel, rekreasyonel, ticari vb. pek çok gereksinimleri temelinde erişimi sağlayan vazgeçilmez mekânlardır. Kent mekânları içerisinde yayaların rahat, güvenli ve sağlıklı dolaşımını sağlamak, erişilebilir kentsel mekânlar düzenlemekte her zaman vazgeçilmez bir öneme sahip olmuştur (Kaplan ve Kaya, 2002).

İnsanlara tanıdığı hareket özgürlüğüne rağmen motorlu araçlar kentsel çevrelerde olumsuz etkiler yaratarak, insanlığın kendi yaşam alanında birçok unsurun yok olmasına neden olmuştur (Yalçınkaya, 2007). Büyüyen kentlerde özellikle taşıt sayısının giderek

artması, kent cadde ve sokaklardaki taşıt izinin yaya kaldırımları aleyhine genişletilmesine yol açmış, bu durum kentlerde yaya erişiminin konforu, güvenliği ve devamlılığı açısından çok ciddi sorunlar ortaya çıkarmış (Hepcan ve ark., 2006) yayalar kaldırımlara sıkıştırılmış, taşıt sahipleri ise yollara hükmetmeye başlamıştır (Zafer, 1996). İnsanların kentsel alan ve bölgesi içindeki hareketleri, mekânsal standartların geliştirilmesinde önemli bir faktör oluşu bilinmekte ve bu hareketler sonucu ulaşım ve trafiğin zorlaşarak yaşam koşullarını bozduğu bilinmektedir (Göçer, 1977). Bu sorunların baskısı altında kalan kent halkı için, kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekânlar sunmak amacıyla, kent merkezlerinde yaya bölgeleri uygulamalarına yer vermek gerekmektedir (Payaslı, 1992; Gültekin 2007). Endüstrileşme hareketleri ile hızla büyüyen kentlerde kent içi ulaşımında yaya mekanlarının motorlu taşıt trafiğinden ayrıldığı, trafikle parçalanan alanların entegre edilerek kamuya açık alanların devamlılığının sağlandığı, yaya erişebilirliğinin temel alındığı kent mekanları oluşturulmaya başlanılmıştır (Çıracı ve ark., 1991; Kuntay, 1994; Şişman ve Kırzioğlu, 2002).

İnsan toplulukları, kendi iç dinamiklerini yaratarak beraber yaşadıkları çevrede kentin yapısal gelişimi, değişimi ve yayılma stratejileri bakımından, yaşadıkları kentsel mekânları tasarlayan disiplinleri yönlendirici etkenlere sahip olup bağlı buldukları sosyal çevredeki hareket alışkanlıklarına göre yaya mekânlarını şekillendirici etkilere sahip olmaktadır. Günlük yaşantı içerisinde insanların toplu olarak gittikleri, belirli etkileşimler yaratarak bilgi alışverişini sağladıkları dinlenme ve eğlenme amaçlı kullandıkları ortak mekânlar bulunmaktadır. Bunlar; alışveriş merkezleri ve çeşitli dükkânlar gibi ticaret mekânları; tiyatro, sinema, konser salonları ve eğlence merkezleri gibi kültür mekânları şeklinde kısaca özetlenebilir (Kaplan ve Kaya 2002). Bu gibi mekânlar gün boyunca çalışma, alışveriş, dinlenme ve eğlenme gibi çeşitli ihtiyaçların karşılanması için hareket halindedir ve bu hareketlilik ulaşımı doğurur.

Yaya, genellikle halka açık yerlerde ve araç yoluna bitişik kamusal alanları kendi sirkülasyonu için araçsız ulaşımı kullanan kişi (Wigan 1995, Seedat ve ark., 2006), motorlu araçları olmayan yolcu (Weber ve ark., 2002), ulaşımı kendi gücü ile yapan kişi (Komanoff ve ark., 1993; Seedat ve ark.; 2006), ulaşım şekli olarak yürümeyi fiziksel araç olarak kullanan kişi (Untermann, 1984; Robertson, 1994; Seedat ve ark., 2006), hareket ve erişebilirlikle yakından ilişkili bir kavram olup, kentsel mekanlardaki dolaşımını yürüyerek veya engelli birey olması durumunda tekerlekli sandalyesi ile hareket eden/ dolaşımda bulunan kişidir (Kaplan ve Acuner 2005). Yaya ulaşımında amaç; bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekân açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmak olmalıdır (Şişman ve Uyguner, 2009). Kentlerin insanlar için olduğu, taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır. Karayoluna katılan her araca yol ve otopark sağlamak olası değildir. (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001). Kent içi yollarda taşıt trafiği için yapılan düzenlemeler taşıtlar için devamlı kesintisiz bir ulaşım sağlama amacıdadır. Fakat bu tür düzenlemeler, kendi içinde ne kadar tutarlı görünürse görünsün, kentsel ulaşım bütünü içerisinde yaya trafiğinin de olduğunu, bu trafiğin mümkün olduğu kadar kesintisiz bir ulaşım ihtiyacı olduğunu genelde göz ardı etmektedir (Kaplan ve Kaya 2002). Ulaşımaya yön vermesi, trafiğin azalması, tarihi değerlerin korunması, hava kirliliğinin azalması gibi yararlar sağlayan yaya bölgeleri, gün geçtikçe beton yığınları içerisinde sıkışan kent halkı için bir gereksinim halini almaktadır (Şişman ve Etlı 2007).

“Yaya bölgeleri”; acil durum ve servis trafiği haricindeki motorlu taşıt trafik türlerinden arındırılmış olan (Yalçınkaya, 2007; Cengiz, 2011), var olan yapılaşmış kentsel alanda veya planla öngörülen bir kentsel gelişme alanında bir veya birden fazla yolu içeren, yaya alanı düzenlemelerine göre izin verilenlerin dışında taşıt trafiğine kapalı, yayaların çeşitli kentsel konum, işlev ve aktivitelere rahatça erişmesi ve dolaşımda

bulunmasını sağlamak amacı ile düzenlenen (Kaplan ve Acuner 2005), kent insanının altyapı, sosyo-kültürel, rekreasyonel, ticari vb. pek çok gereksinimleri temelinde yaya erişimi sağlayan (Hepcan ve ark., 2006), alış-veriş merkezlerinde, alanın günün belirli saatlerinde, taşıt trafiğine kapatılması ve konut yerleşim alanlarında motorlu trafiğin yavaşlatılarak yönlendirilmesiyle oluşturulan; çeşitli yaş grubundaki insanlara güvenli, rahat hareket olanağı sunan; çok yönlü işlevlerle donatılmış kent mekânlarıdır (Bayraktar ve ark., 1987). Bünyesinde kentsel mekânların kullanımı, yayaların kullandığı bu mekânların barındırdığı işlev ve aktiviteler, mekânların kalitesi ve yaşanabilirlik olgusunu barındıran farklı boyut olarak da karşımıza çıkmaktadır (Kaplan ve Acuner, 2005).

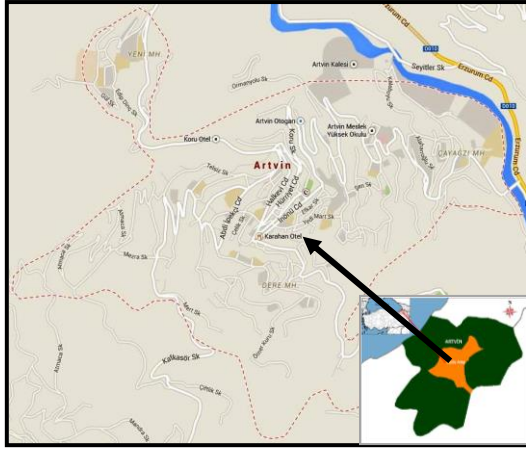
Kentin merkezinin veya merkezlerinin yaşantısını sürdürebilmesi için ticaretin, belli iş kollarının var olduğu, kentin ekonomik faaliyetlerinin sürdürüldüğü, hizmet olanaklarının en üst düzeyde olduğu; kentsel iş merkezleri olarak adlandırılan bu mekânlar arasında yaya erişimini sağlamak, özellikle yoğunluğun fazla olduğu iş merkezlerinin hem yaya, hem de taşıt trafiğinin birbirlerine olan olumsuz etkilerini en alt seviyede tutmak, günümüz çağdaş kent planlama ve kentsel tasarım anlayışı içerisinde yeni arayışlar gerektirmektedir. İşte Artvin kenti için böyle bir gereksinime yanıt verebilecek çözümlerin getirilmesi, yaya bölgelerinin Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlıdır. Başka bir deyişle, Peyzaj Mimarlığı çalışmaları yönünden de, kentlerde taşıt trafiğinden arındırılmış ve çevre konforuna sahip yaya bölgelerini içeren kentsel açık mekân sistemi oluşturulmaya yönelik alanların bulunması ile Artvin kenti için uygulanabilir alanların araştırılması ve yaya kullanımına yönelik olarak düzenlenmesi en önemli amaç olarak ele alınmıştır.

### **Materyal ve Yöntem**

Araştırma materyalini büyük ölçüde araştırma alanı (Artvin kent merkezini

temsilen seçilen 7 cadde-sokak) oluşturmaktadır (Şekil 1). Çalışma, Artvin kent geneli bütüncül bir yaklaşımla incelenmiş olup tüm güzergâhlar kent nüfusunu barındıran ve yapılaşma oranının, nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu kent merkezinde yürütülmüştür. Güzergâh seçiminde cadde ve sokağın ticari, tarihi ve konut karakteri, alanın sosyal ve kültürel durumu, trafik durumu kriterlerinden hareket edilerek Artvin için yaya bölgesi olabilirlik yönleri araştırılarak, değerlendirilecek seçenekler belirlenmiştir. Mekânların seçiminde; cadde ve sokakların sorunlar açısından benzerlik göstermeleri ve aynı yoğunlukta kullanılmamaları göz önünde bulundurularak, yoğun kullanılan ve birbirleriyle ilişkili olan cadde-sokaklar yeğlenmiştir. Araştırmada kullanılan araç ve gereçler ise; araştırma alanına yönelik analiz ve değerlendirmeye esas teşkil eden doğal-kültürel peyzaj karakteristiklerini belirlemede yararlanılan literatürel kaynaklar, arazi gözlem-değerlendirme formu, anket çalışması için kullanılan formlar ve arazi gözlemlerinde alınan notlardır.

Araştırma alanının kent içi ulaşım sisteminde, trafik yoğunluğu bakımından, doğu-batı yönünde uzanan ve topografik yapısı gereği ve kurulduğu yerin yamaç olması dolayısıyla şehrin girişinden merkezine doğru keskin karp ve laselerle yollar inşa edilmiş, olup bu yollar büyük boyutlu istinat duvarları ile desteklenmiştir. Şehir içindeki caddeler dar olup iki araç yan yana zor geçmektedir. Yollar ya kaldırımsız veya dar kaldırımlıdır (Kılıç ve Aydoğan, 2006). İl merkezinin topografik yapısı gereği Artvin kent içi ulaşım sisteminde büyük pay taşıt ulaşımına aittir. Kentte, yaya ulaşım sistemi/sistemleri planlamalarda göz ardı edildiği için, yolculukların yaklaşık yarısından fazlası toplu taşıma veya şahsi otomobil kullanımıyla gerçekleştirilebilmektedir. Kent büyüyüp, yerleşim alanı genişledikçe de mevcutta çok az olan yaya ulaşım payının da giderek daha da azalması beklenmektedir.



Şekil 1. Araştırma alanı

Kent içi ulaşımı sağlayan üç ana aksın söz edilebilir. Buldukları konuma göre bu akslardan ilkin kente girişte yer alan Fevzi Çakmak Caddesi ve Miralay Şükrübey Caddesi, kent merkezinden geçen İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri ve Hastane Caddesi-Çamlık Caddesinden oluşmaktadır. Fevzi Çakmak Caddesi, Miralay Şükrübey Caddesi ve kent merkezinden geçen İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri, 19 Mayıs Caddesi 2. ana aksın formunu oluştururken, Fevzi Çakmak Caddesi ve Miralay Şükrübey Caddesi, kent merkezinden geçen İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri ve Yurttaş Saraç Caddesi 3. ana aksı oluşturmaktadır (Şekil 2).

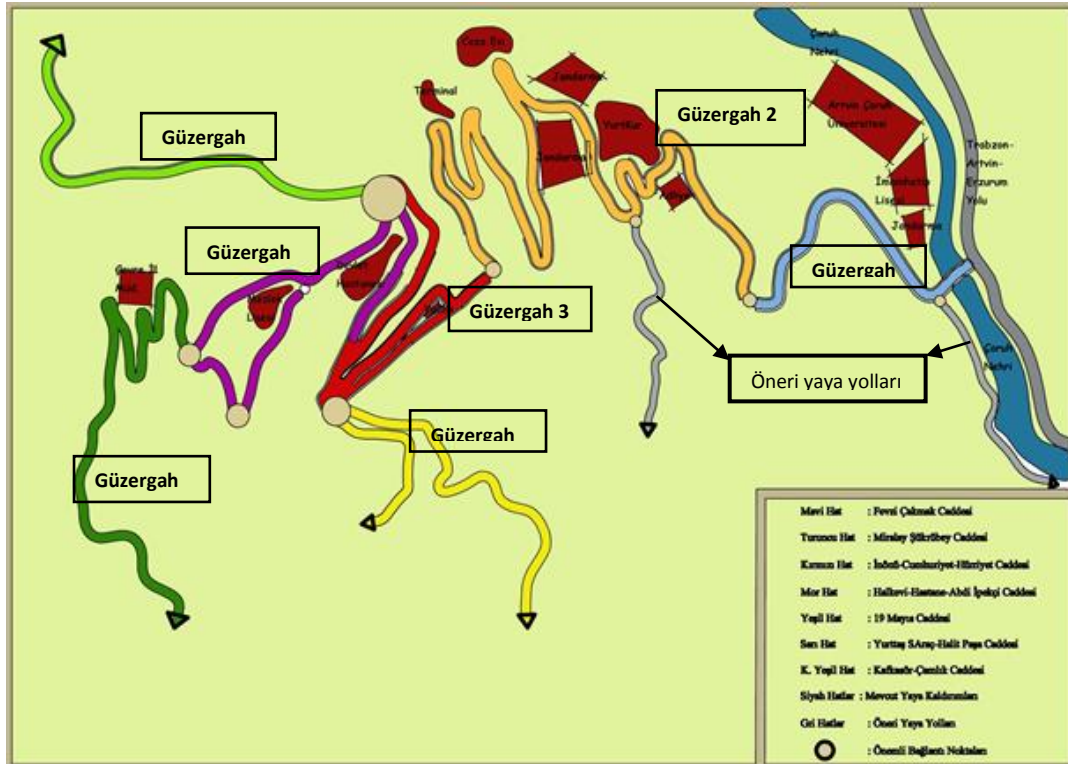
Artvin’de, halkın en yoğun ulaşım aksları içerisinde bulunan İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri, kent merkezinde trafiği yönlendiren ring sistemi durumundadır. Bu yapıyla cadde hem trafik akışını sağlamakta hem de alışveriş yerleri ile kent insanlarına hizmet vermektedir. Bu da İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri’nin gün içerisinde kalabalıklaşarak fonksiyonlarının artmasına ve yoğun trafik nedeniyle dar kaldırımlarda önemli ölçüde sıkışıklığa neden olmaktadır. Ancak ihtiyaç

duyulan alternatif yolun bulunmaması, kentsel sirkülasyon ağının çözümlenmesini önlemektedir. Mevcut olan sorunun çözüldüğü takdirde yayaların alışveriş gibi günlük gereksinimlerini karşılayabilecekleri uygun mekânların yanı sıra kısa süreli rekreasyonel ihtiyaçlarında karşılanabileceği açık alan miktarında önemli bir artış sağlanacaktır. Şehrin merkezi eksenini oluşturan İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleri ağır vasıtalarla kapalı olmasına rağmen yoğun bir trafiğe sahiptir. Şehrin araç trafiğinin yanı sıra yaya ulaşımı yönünden de en yoğun arterleri İnönü-Cumhuriyet-Hürriyet-Halkevi Caddeleridir. Şehir ulaşımında ana bir aks olarak görev yapan caddelere kuzey ve güneye doğru uzanan pek çok cadde ve sokak bağlanmaktadır. Kış aylarında yollarda oluşan buzlanmalar ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle kar yağışlı günlerde taşıt trafiği büyük ölçüde yavaşlamaktadır. Yollardaki buzlanma eğimden dolayı yayalar için büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Şehir merkezinde otopark sorunu yaşanmakta ve tüm kent merkezinde bir adet kapalı otopark bulunmaktadır. Bu kapalı otopark dışında otopark alanı olarak ayrılmış bir mekân bulunmamaktadır. Yol üzerinde cepler halinde açık otopark alanı bulunmamaktadır. Bu cep otoparklar yerine şehrin kent içi ulaşımının sağlandığı ana aks üzerindeki yol kenarları açık otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Hatta yeri geldiğinde kaldırımlar dahi yaya trafiği hiçe sayılarak otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Taşıt ulaşımının bu kadar etkin olması sonucu, yayalara öncelik tanıyan veya yayalar için tasarlanmış kapsamlı alan veya yollar yok denilecek kadar azdır. Artvin kent merkezinde araştırma mekânları olarak seçilen cadde-sokaklar ile yaklaşık uzunlukları-genişlikleri, kaldırım genişlikleri ve birim mekân tipleri Tablo 1’de verilmektedir.

Tablo 1. Araştırma mekânları ve özellikleri

Güzergâhlar	Toplam Yol Uzunluğu (m)	Kaldırım Genişliği (m)	Uzunluğu-	Güzergâhta bulunan mekân tipleri				
				Konut	Ticari iş yeri	Park alanları	Spor alanları	Yürüyüş alanları
Güzergah 1 (Fevzi Çakmak Cd.-Kazım Karabekir Cd.)	775m	Sağ:775m, 2m Sol:775m, 1-1.5m		Var	Var			Var
Güzergah 2 (Miralay Şükrübey Cd.- Yedi Mart Sk.)	3285m	Sağ:2035m, 1.5- 2m Sol:2029m, 1-2m		Var	Var		Var	Var
Güzergah 3 (İnönü Cd.-Cumhuriyet Cd.-Hürriyet Cd.)	1562 m	Sağ:1331m, 1.2-1.5m Sol:1283m, 1-1.5m		Var	Var	Var		Var
Güzergah 4 (Halkevi Cd.-Hastane Cd.-Abdi İpekçi Cd.)	1482 m	Sağ:272m, 1.8m Sol:272m, 1-1.8m Kaldırım yok		Var	Var		Var	Var
Güzergah 5 (19 Mayıs Cd.)	1640 m	Sağ:864m, 1.2m Sol:Kaldırım yok		Var	Var	Var	Var	Var
Güzergah 6(İnönü Cd.-Yurttaş Saray Cd.-Halit Paşa Cd.)	1948 m	Sağ:530m, 1.2m Sol:530m, 1m Kaldırım Yok		Var	Var			
Güzergah 7(Hastane Cd.-Abdi İpekçi Cd.-Çamlık Cd.-Kafkasör Sk.)	2953 m	Kaldırım yok		Var	Var			

**Hata!**



Şekil 2. Araştırma alanı içerisindeki güzergâhları

Araştırma yöntemini; Artvin kenti kent içi yollarının, yaya kullanımına yönelik değerlendirilmesi ve sayısal olarak sorgulanması-değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Araştırmada, Kent halkının eğilim ve istemlerinin yanı sıra davranış ve algılamalarının ortaya konmasında “standart formlarda anket” kullanılmıştır. Hazırlanan

anket; Bireylerin yürüyüş potansiyelleri, yürüyüş yollarının nitelikleri ve sorunlarının mevcut durum karşısında gösterdikleri davranış ve algıların incelendiği, Yaya kullanımı için ayrılmış yürüyüş yollarının var olması durumunda bireylerin kullandıkları değişimlerin incelendiği Sosyo-Ekonomik yapı olmak üzere üç

bölümden oluşmuştur. Anket, çalışma alanı için rastlantısal olarak 150 kişiye kişisel görüşme yöntemi ile uygulanmıştır. Eksiksiz olarak cevaplanabilen 129 anketin sonuçları değerlendirilmeye alınmıştır. Anket sonuçları, Excel ve SPSS gibi sorgulama yazılımları yardımıyla değerlendirilmiştir ve Khi-Kare Korelasyon analizleri yapılmıştır.

### Bulgular

Çalışmanın bu kısmında deneklerin Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Mesleği ile yaya ulaşımı ilişkilerinin araştırılması ve Artvin’de yaşayan bireylerin yürüyüş potansiyelleri, yürüyüş yollarının nitelikleri ve mevcut sorunlar sorgulanması hedeflenmiştir. Aynı zamanda ankete katılan

bireylerin hangi mahallede ikamet ettikleri, ikamet ettikleri mahallede eğlence-dinlendirme alanlarından hangisi/hangilerinin bulunduğu, bu alanlara gitmek için hangi ulaşım türünü tercih ettikleri, ne kadar süre harcadıkları, tercih ettikleri yürüyüş güzergâhları belirlenmeye çalışılmıştır. Katılımcıların cinsiyet, yaş, eğitim durumu, mesleği, ikamet ettikleri mahalle, mahallelerinde bulunan eğlence-dinlendirme alanları, bu alanlara yaya olarak ulaşmak için harcadıkları süreyi belirlemeye yönelik sorulan soruların cevaplarının yüzde ifadeleri Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2. Ankete katılanlara ilişkin bilgiler

	Yüzde	Chi-Kare		Yüzde
<b>Cinsiyet</b>				
Kadın	56.3	$\chi^2=29.000$ p:(0.00<0.05)	<b>Ankete Katılan Bireylerin İkamet Ettikleri Mahalle</b>	
Erkek	43.7		Balcıoğlu Mah.	3.1
<b>Yaş</b>				
15-20	13.2	$\chi^2=26.500$ p:(0.02<0.05)	Çamlık Mah.	4.7
21-35	45.7		Çayağzı Mah.	15.5
36-49	18.5		Çarşı Mah.	10.1
50-64	11.7		Dere Mah.	9.3
64-üzeri	9.9		Orta Mah.	13.2
			Seyitler Mah	7.0
<b>Mesleği</b>				
Okuma-Yazma Biliyorum	6.2	$\chi^2=35.720$ p:(0.017<0.05)	<b>Katılımcıların Mahallelerinde Bulunan Eğlence-Dinlendirme Alanları</b>	
İlköğretim	22.5		Alış-Veriş Merkezleri	21.7
Ortaöğretim	7.8		Bilmiyorum	10.1
Lise ve dengi okullar	14.0		Çocuk Parkı	9.3
Yükseköğretim	7.0		Hiçbiri	10.9
Üniversite	28.7		Mahalle Parkı	4.7
Yüksek lisans-Doktora	14.0		Spor Alanları	5.4
			Sinema-Tiyatro	0.8
			Yeme-İçme Alanları	14.8
			Taşıt İle	45.1
<b>Mesleği</b>				
Öğrenci	17.7	$\chi^2=41.120$ p:(0.013<0.05)	<b>Katılımcıların mahallelerinde bulunan Eğlence -Dinlendirme Alanlarına yaya olarak ulaşmak için Harcadıkları Süre</b>	
İşçi	9.2		5-10dk	33,1
Memur	26.3		11-15dk	25,3
			15-Daha Fazla	41,6
Esnaf	11.5			
Serbest meslek	9.2			
Emekli	10.0			
Çalışmıyor	4.6			
Ev hanımı	11,6			

Tablo 2 incelendiğinde katılımcılara ikamet ettikleri mahallelerde dinlendirme-eğlence-alışveriş alanlarından hangilerinin bulunduğu sorulduğunda ilk sırada %21,7 ile alışveriş merkezleri ikinci sırada ise %14,8 oranında yeme-içme alanları tespit edilmiştir. Bu alanlara gitmek için 15 dk.’ dan daha fazla zaman harcamalarına ve il genelinde yaya ulaşımına yönelik taşıt trafiğinden ayrılmış yaya kaldırım düzenlemelerinin bulunmaması veya çok yetersiz olmasına rağmen %54,9 oranında yaya olarak ulaşım türünü tercih ettikleri görülmektedir.

Katılımcılara yürüyüş yapmak amacıyla en çok kullandıkları güzergâh sorulduğunda en çok kullandıkları güzergâh %20.2 ile Çarşı-Orköy-Kafkasör en çok tercih edilen rota olarak ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada %17.1 ile Çarşı-Yeni Mah. Güzergâhı yer almaktadır. Katılımcıların bu iki güzergâhı tercih etmelerinin en büyük sebebi yaya olarak yürümeye imkân sağlayabilen altyapının (kaldırım, aydınlatma vs.) olması olarak görülmektedir. Bu iki güzergâhı sırasıyla %9.3 ile Çarşı-Hastane-Orköy güzergâhı, %8.5 ile Çarşı-Haypet

güzergahını, %8.2 ile Yenimahalle-Hatila Milli Parkı güzergahı, %6.2 ile Köprü-Çayağzı-Kredi Yurtlar Kurumu arasındaki güzergahı, %4.7 ile Kredi Yurtlar Kurumu-Gökorman-Çarşı güzergahını ve son olarakta %3.4 ile Köprü-Seyitler güzergahı izlemektedir. Bireyler arasında yürüyüş için en az oranda tercih edilen güzergâhlar Köprü-Seyitler güzergâhı ve Kredi Yurtlar Kurumu-Gökorman-Çarşı güzergâhlarının tercih edilme oranının az olmasının en önemli sebebi güzergâh boyunca yürüyüş yolu olarak kullanılabilir bir yaya aksının olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu iki güzergâhta motorlu araç trafiğinin olması gürültü ve hava kirliliğini de beraberinde getirmektedir. Trafik yoğunluğu, yolun eğiminin fazla olması ve yaya kaldırımının olmaması bu bölgelerdeki yaya ulaşımını kısıtlamaktadır. Bireyler ağırlıklı olarak motorlu araç yoğunluğundan uzak ve yürüyüş yapabilecekleri bölgeleri tercih etmektedirler. Motorlu araç yoğunluğu bireyleri yürüyüş güvenliklerini ayrı yaya yolunda sağlayabilme arayışına sürüklemektedir.

Ankete katılan bireylerden, araştırma mekânları olarak seçilen cadde-sokaklardaki eğlence-dinlenme faaliyetlerini gerçekleştirdikleri alanlara ulaşmak için toplu taşıma, otomobil, motosiklet, bisiklet, uzun ve kısa uzaklıklarda yaya dolaşımını içeren hangi ulaşım aracını ve hangi güzergâhı öncelikli olarak tercih ettiklerini belirlemeye yönelik sorulan soruda elde edilen sonuçlar incelendiğinde (Tablo 3); şehir merkezinde veya şehir merkezine yakın olan güzergâhlar yaya olarak en çok tercih edilen güzergâhlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Katılımcılara belirlenen güzergâhlar hakkında bilgi verilmiştir. Bu bilgilendirmeden sonra katılımcılara belirlenen bu güzergâhlar üzerinde bulunan değişik eğlence-dinlenme ve alışveriş alanlarına ulaşım için öncelikli araç tercihlerine yönelik soru yöneltilmiştir. Katılımcıların bu güzergâhlarda bulunan bu mekânlara ulaşabilmek için en çok kullanmayı tercih ettikleri ulaşım araçlarının dağılımları Tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 3. Güzergâhlar ve bu güzergâhlarda kullanılan ulaşım araç dağılımları

Güzergâh	En sık kullanılan ulaşım aracı(%)			Konut bölgeleri (yoğunluklarına göre)			Ticari-sosyal kullanımın olduğu bölgeler		
	Yaya olarak	Toplu taşıma araçları	Otomobil	Düşük	Orta	Yoğun	Düşük	Orta	Yoğun
Güzergah 1	14.7	33.3	11.6			x		x	
Güzergah 2	14	17.1	30.2			x	x		
Güzergah 3	37.2	17.1	10.9	x					X
Güzergah 4	21.7	14	13.2		X				X
Güzergah 5	20.9	13.2	20.1			X	X		
Güzergah 6	20.9	17.8	17.1			x	x		
Güzergah 7	13.5	17.8	18.6			x		x	

Tablo 4. Eğlence-Dinlenme ve Alış-veriş Alanlarına Ulaşım İçin Tercih Edilen Araçların Dağılımı

EĞLENCE-DİNLENME VE ALIŞ-VERİŞ ALANLARI	ULAŞIM ARAÇLARI		
	Toplu Taşıma Araçları	Kişisel Otomobil	Yaya
Alış-Veriş Alanları	21,7	21,7	28,7
Piknik Alanları	29,5	34,1	14,0
Çocuk Oyun Alanları-Mahalle Parkları	28,7	17,1	31,8
Sinema-Tiyatro	36,4	15,5	25,6
Yürüyüş Yolları	15,5	10,1	51,9
Kafkasör Kent Ormanı	16,3	55	6,2
Hatila Milli Parkı	29,4	29,5	18,6
Seyitler Kampüsü Ve Çevresi	42,6	21,7	13,2
Şehir Merkezi Kampüsü Ve Çevresi	41,9	11,6	24
Kamu-Eğitim Alanları	40,3	23,3	14
Spor Alanları	20,9	20,9	35,7

Tablo 4'e görüldüğü gibi alışveriş alanlarına, Çocuk oyun alanları-mahalle parklarına, Yürüyüş yollarına ve Spor alanlarına ulaşım için en çok tercih edilen ulaşım türü olarak yaya ulaşımı kullanılmaktadır. Bireyler genelde kendi mahallelerinde bulunan mekânlara yani mahalle parklarına, çocuk oyun alanlarına, spor alanlarına yaya ulaşımını yeğlemektedirler. Toplu taşıma araçları ile

Seyitler Yerleşkesi ve Çevresi, Şehir Yerleşkesi ve Çevresi, Kamu-egitim alanları ve sinema-tiyatro gibi eğlence alanlarına ulaşımında tercih edilmektedir. Kişisel otomobiller ise piknik alanları, Hatila Milli Parkı ve Kafkasör Kent Ormanı gibi rekreasyonel alanlarına ulaşımında tercih edilmektedir. Katılımcılara belirlenen güzergâhlarda yaya ulaşımını olumsuz yönde etkileyen faktörler sorulduğunda, katılımcıların cevaplarının dağılımları Tablo 5'de verilmiştir.

Tablo 5. Yaya Ulaşımını Olumsuz Etkileyen Diğer Unsurlar

Güzergahlar	Olumsuz unsurlar	Evcil-Sokak Hayvanları	Kaldırım Yetersizliği	Otomobil Kullanıcıları	Yol Kenarına Parketmiş Araçlar	Yürüyüş Yolu Üzerindeki Donatılar
Güzergah 1		25	28,9	21,2	12,6	10,3
Güzergah 2		21,5	23,8	25,8	31	18,9
Güzergah 3		6	25,8	26,2	30,2	21,8
Güzergah 4		5,6	28,7	24,3	25,6	15,8
Güzergah 5		16,9	29,3	31,8	14,3	7,2
Güzergah 6		3,2	35	16,3	41	4,5
Güzergah 7		25,5	36	34,4	5	3,1

Tablo 5'e göre, bireylerin aynı yolu kullanan diğer araçlardan (otomobil, otobüs, minibüs, kamyonet vb.) olumsuz yönde etkilenme düzeyi Güzergâh 5 - Güzergâh 7 (%34,4)' de çok yüksektir. Buna yol kenarına park etmiş olan araçların ve motosikletlilerinde oranı eklendiğinde aynı yolu kullanan motorlu araçlar, yaya dolaşımını kısıtlayan en önemli unsur olmaktadır. Seçilen bütün güzergâhlarda, yayaların, motorlu araçlardan olumsuz etkilenme düzeyi çok yüksektir. Özellikle ticari alanların yoğun olarak bulunduğu Güzergâh 2- Güzergâh 3 - Güzergâh 4 alanların ana ve ara yolları genellikle dar ve yoğun kullanımlıdır. Bireylerin yürüme hareketini olumsuz yönde etkileyen diğer bir unsurda yol kenarına park etmiş araçlardır. Yayalar için ayrılmış bölgelerin motorlu araçlar tarafından işgal edilmiş olması ve kaldırımların yayalar dışında sürücüler tarafından kullanılması, yayaların yürüyüş güvenliğini kısıtlamaktadır. Katılımcılar yaya dolaşımını en çok zorlaştıran unsur olarak, yaya kullanımına ayrılmış yol ya da şeritlerin yokluğu/ yetersizliği olduğuna dair ortak bir görüş sunmaktadır. Kullanıcıların yaklaşık

5'te 1'i (% 21) bu unsur üzerinde birleşmişlerdir. Bu olumsuz faktörün en çok görüldüğü güzergahlar Güzergah 2 - Güzergah 3- Güzergah 6 dır. Yayaların, otomobil kullanıcılarından olumsuz yönde en çok etkilendiği mevki 7 nolu güzergâhtır. Yaya bölgelerinin yeterli olmayışı da yaya hareketini olumsuz etkileyen unsurlar arasındadır. Mevcut yaya bölgelerindeki eksiklikler (aydınlatma, zemin döşemesi vb.) yayalar için yeni mekânlar oluşturmayı kaçınılmaz kılmaktadır. Bireylerin büyük bir bölümü de kullandıkları yolun fiziksel yapısı ve alt yapı sorunlarından olumsuz etkilenmektedir. Yol eğiminin dik olması (%20,4), kullanılan malzemenin kötü olması (%12,5) ve görsel yönden bakımsız olması (%11,7) bireylerin hareketini olumsuz yönde etkileyen, dolaşımını güçleştiren unsurlar arasında yer almaktadır.

Çalışmada, yürüyüş yollarında güvenlik, fiziksel yapı, görsel nitelik, yol çevresindeki unsurlar, çeşitli kullanımlara ulaşım olanakları başlıklarından oluşan özelliklerin bireyler açısından öncelik düzeylerinin belirlenmesine çalışılmıştır. Bu amaçla deneklerin yürüyüş yollarında tercih ettikleri



özellikleri belirlemeleri istenmiştir. Her özellik için elde edilen oransal değerler belirlenmiştir. Elde edilen verilere göre yalnız yaya kullanımı için ayrılmış yollarda, güvenlik (17,9) en katılımcılar için 1. dereceden öncelikli özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum dolaşım güvenliği, taşıt trafiğinden arındırılmış ayrı yaya yollarına duydukları gereksinimin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Çeşitli kullanım alanlarına ( iş, okul, alış-veriş yerleri gibi zorunlu kullanım alanlarına) yaya olarak ulaşımın sağlanması (%15,6) ve yolun çevresel niteliği %14,9 düzeyi ile 2. derece önemli olan özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Yürüyüş güvenliği ile doğrudan ilişkili olan yolun fiziksel özellikleri, yolun eğimi, kaplama malzemesi, aydınlatması gibi unsurların önem düzeyi % 14,1, yolun sahip olması gereken standartlar %14, yürüyüş yolunun kapsayacağı görsel alan büyüklüğü ve görsel çeşitlilik gibi unsurların ise %10,2 oranında önemli olduğunu belirtmişlerdir.

Ankete katılan bireylere yaya bölgelerinin nasıl olmasını isterdiniz? Sorusu sorulduğunda katılımcıların %51,7'si motorlu araç trafiğinden tamamen ayrılmış yaya bölgelerinin olmasını tercih ettiklerini, %30,1'i ise bitkilendirme ile ayrılmış yaya akslarını tercih ettiklerini, % 18,2'si ise yürüyebileceği genişlikte bir kaldırımın olmasının yeterli olabileceğini belirtmişlerdir. Bu durum ilin fiziki koşullarının el verdiği güzergahlar üzerinde yalnız yayaların kullanılabileceği bölgeler düzenlenmesi veya önceliğin yaya ulaşımının olduğu ve motorlu araç trafiğinden uzaklaştırılmış, yayaların sadece ulaşım amaçlı

değil, serbestçe hareket edebilecekleri, rekreasyon amaçlı kullanabilecekleri bölgelerin oluşturulması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

### **Khi-Kare ve Korelasyon Analizlerine Ait Bulgular**

Kullanılan ulaşım aracı tercihi ile yaş, meslek, eğitim durumu ve cinsiyet faktörleri arasında Khi-Kare ve Korelasyon analizi kullanılarak aralarındaki ilişki test edilmiştir. Aynı zamanda kent içinde veya yakın çevresindeki rekreatif alanlara ulaşım aracı tercihi aralarındaki ilişki test edilmiştir (Tablo 6).

Ulaşım amaçlı kullanılan araç tercihi ile yaş, eğitim durumu ve cinsiyet arasında anlamlı ilişki tespit edilmişken, meslek durumları ile anlamlı bir ilişki tespit edilememiştir. Piknik alanları, Çocuk oyun alanları, Eğlence-dinlenme alanları (sinema-tiyatro, spor alanları vb.), Kafkasör Kent Ormanı, Hatıla Vadisi Milli Parkı, alış-veriş alanları gibi alanlara ulaşım için tercih ettikleri ulaşım aracı tercihi arasında Khi-Kare ve Korelasyon Analizi kullanılarak aralarındaki ilişki test edilmiştir (Tablo 7). Çocuk oyun alanları, alışveriş alanları ve eğlence-dinlenme alanları gibi kent merkezinde yer alan yaya olarak rahat ulaşım sağlanana alanlara ulaşım aracı olarak yaya ulaşımının tercih edilmesi ve piknik alanları, kent ormanı-milli park gibi kente yakın mesafede olan alanlara ulaşım aracı olarak kişisel otomobil veya toplu taşıma araçlarının tercih edilmesi anlamlı ilişki olarak görülmektedir.

**Tablo 6.** Kullanılan ulaşım araç tercihleri yaş, meslek, eğitim durumu ve cinsiyet faktörleri arasındaki ilişki

<b>Kullanılan ulaşım araç tercihi ile Cinsiyet durumu arasındaki anlamlı ilişkiye ait değerler</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>
	Pearson Chi-Square	8,936	0,03
	Spearman Correlation	,299	0,03
Ordinal by Ordinal N of Valid Cases		129	
<b>Kullanılan ulaşım araç tercihi ile Yaş arasındaki anlamlı ilişkiye ait değerler</b>		<b>Value</b>	<b>Asymp.Sig.</b>
	Pearson Chi-Square	28,154	,001
	Spearman Correlation	,240	,016
Ordinal by Ordinal N of Valid Cases		129	
<b>Kullanılan ulaşım araç tercihi ile eğitim durumu arasındaki anlamlı ilişkiye ait değerler</b>		<b>Value</b>	<b>Asymp.Sig.</b>
	Pearson Chi-Square	33,822	0,00
	Spearman Correlation	,251	,012
Ordinal by Ordinal N of Valid Cases		129	

**Tablo 7.** Rekreaktif alanlar ve bu alanlara ulaşım aracı tercihleri ile arasındaki ilişki

		Value	Approx. Sig.	Asymp. Sig.
<b>Piknik alanlarına kişisel otomobil ile ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>				
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	141,015	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,268		
		129		
<b>Piknik alanlarına toplu taşıma araçları ile ulaşım arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	154,933	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,466		
		129		
<b>Çocuk oyun alanlarına yaya olarak ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	21,237	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,765		
		129		
<b>Kent ormanı ve milli parka yaya olarak ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	19,120	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,889		
		129		
<b>Kent ormanı ve milli parka kişisel otomobil ile ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	127,631	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,193		
		129		
<b>Alış-veriş alanlarına yaya olarak ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	17,379	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,400		
		129		
<b>Eğlence-dinlence alanlarına yaya olarak ulaşım tercihi ile arasındaki ilişki</b>		<b>Value</b>	<b>Approx. Sig.</b>	<b>Asymp. Sig.</b>
Ordinal by ordinal	Pearson chi-square	16,187	0,00	0,00
N of valid cases	Spearman correlation	,594		
		129		

### Sonuç ve Öneriler

Kent içerisinde bireylerin, yoğun gürültülü ve baskı altındaki kent ortamından uzaklaşarak, dinlenebilecekleri, serbestçe hareket edebilecekleri mekânlara yer verilmelidir. Bunu yapmanın en iyi yolu ise motorlu araç trafiğinden bordürle ya da bitkilendirme ile tamamen ayrılmış, yalnız yaya kullanımı için düzenlenmiş, doğala yakın mekânlar olarak tasarlanana yaya bölgelerini işaret edebiliriz. Özellikle kent merkezinde ve çalışan nüfusun yoğunlaştığı ticaret merkezi konumundaki ve yoğun konut bölgeleri içerisinde bulunan güzergâhlarda, yaya yolu olanakları yaratılması konusunda önemli düzeyde kullanıcı isteği mevcuttur. Ancak, Artvin kentinin mevcut kentleşme yapısı ve topoğrafik yapısı göz önünde bulundurulduğunda güzergâhları oluşturan yollarındaki yayaların kullandıkları mekânların genişletilebilme olanakları kısıtlıdır. Kent içinde motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak düzenlenmiş yaya bölgelerin oluşturulabilmesi için kentin sahip olduğu fiziksel yapının avantaj ve dezavantajlarının, alternatif çözüm önerilerinin sunulduğu çözümlenmesi çok iyi planlama gerektiren bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmada, bireylerin %54,9'u yaya ulaşımını tercih etmektedirler. Bireyler yaşadıkları mekanlardaki eğlence-dinlence

alanlarına ulaşabilmek için 15 dk' dan daha fazla zaman harcadıkları ve bu alanlara ulaşım için önceliklerini yaya olarak ulaşımın yana kullanmak istedikleri tespit edilmiştir. Çalışma alanında en az 1 metre en fazla 2 metre genişlikte kaldırım olduğu, kaldırımların sürekliliğinin olmadığı en fazla 2 km boyunca devam ettiği tespit edilmiştir. Aynı şekilde katılımcıların yaklaşık 5'te 1'i (% 21) kent içerisinde yaya dolaşımını en çok zorlaştıran unsurun, yaya kullanımına ayrılmış yol ya da şeritlerin yokluğu/ yetersizliği üzerinde birleşmişlerdir. Project for Public Spaces (PPS)'e göre yaya kaldırımındaki yürüme şeridinin en az 2.50 m, diğer bir deyişle 4 kişinin yan yana rahatlıkla geçebileceği bir ölçüde olması önerilmektedir (Hepcan ve ark. 2006). Bu durumda Artvin kentinde yayalara ayrılmış olan tek kullanım alanının da standartlara uygun olmadığını net bir şekilde söyleyebiliriz.

Kent içinde bireyler tarafından yürüyüş yolu olarak en çok kullanılan güzergâhlardan biri %20,2 ile Çarşı-Orköy-Kafkasör güzergâhı, ikincisi ise %17,1 ile Çarşı-Yeni Mahalle güzergâhıdır. Bireylerin bu güzergâhları tercih etmelerinin en büyük sebebi yaya olarak yürümeye imkân sağlamasıdır. Altunkasa ve ark. (2006) tarafından Adana'da yapılan araştırmada, bireylerin kısa ve uzun mesafelerde %37,44

oranla yaya ulaşımını tercih ettikleri görülmektedir. Aynı çalışmada bireyler serbest zaman değerlendirme ve market, pazaryeri gibi kullanımlara ulaşımında yaya ulaşımını tercih etmektedirler.

Bireylerin aynı yolu kullanan diğer araçlardan (otomobil, otobüs, minibüs, kamyonet vb.) olumsuz yönde etkilenme oranına yol kenarına park etmiş olan araçların oranı eklendiğinde aynı yolu kullanan motorlu araçlar, yaya dolaşımını kısıtlayan en önemli unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu duruma otopark alanlarının yetersiz olması, araçların yol kenarlarına, kaldırım üzerlerine bırakılmasına sebep olmaktadır. Bireyler genelde kendi mahallelerinde bulunan alışveriş alanlarına, çocuk oyun alanları-mahalle parklarına, yürüyüş yollarına ve spor alanlarına yaya olarak ulaşımı tercih ettikleri, toplu taşıma araçlarını ise Seyitler Yerleşkesi ve Çevresi, Şehir Yerleşkesi ve Çevresi, kamu-egitim alanları ve sinema-tiyatro gibi eğlence alanlarına ulaşımında tercih ettiklerini, kişisel araçlarını ise piknik alanları, Hatıla Milli Parkı ve Kafkasör Kent Ormanı gibi rekreasyonel alanlarına ulaşımında tercih ettikleri görülmektedir.

Katılımcılar (%20,4) kent içerisinde yaya dolaşımı için ayrılan yolların eğiminin dik olması nedeni ile yaya dolaşımını olumsuz yönde etkileyen unsurların başında geldiğini belirtmişlerdir. Aynı zamanda yaya kullanımı için ayrılmış yollarda, güvenlik (17,9) en öncelikli özellik arasında yer almıştır. Birey için dolaşım güvenliği, taşıt trafiğinden arındırılmış ayrı yaya yollarına duydukları gereksinimin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Ankete katılan bireylerin yaklaşık yarısının (%51,7) motorlu araç trafiğinden tamamen ayrılmış yaya bölgelerini tercih ettikleri görülmektedir. Bu yol türünde yalnız yayaların kullanılabilceği bölgeler düzenlenmesi ve motorlu araç trafiğinden uzak, yayaların sadece ulaşım amaçlı değil, serbestçe hareket edebilecekleri, rekreasyon amaçlı kullanabilecekleri bölgeleri tercih etmektedirler. Yaya bölgeleri ve yaya aksları, amaçları farklı olan kullanıcılar tarafından kullanılmaktadır. Bu durumda yaya akslarının amaca hizmet sunacak bir düzende tasarlanması gerekmektedir. Konuyla ilgili

yapılan çalışmalarda da görüldüğü üzere yaya akslarının oluşturulmasındaki asıl amaç ulaşım ve serbest zamanı bir arada değerlendiren, bütünleştiren planlamaların, uygulamaların yapılması zorunluluğu sonucu ortaya çıkmıştır. Örneğin; Santa Barbara Uygulamasında, başlangıçta kent genelinde bir "rekreasyon koridoru" oluşturulması düşüncesiyle yola çıkılmış, ancak koşul ve gereksinimler her iki amaca hizmet sunan bir bağlantı ağının, kentsel ulaşım ağı, alan kullanımları (konut, iş yeri, okul, alışveriş alanları vb.), yeşil alanlar ve diğer kentsel donatı alanları ile olan ilişki ve işlevleri kapsamında çözümlenmesi vurgulanmıştır (Gold, 1980).

Çalışma alanında, ulaşım ve araç türlerine göre ayrılmış bir ulaşım güzergâhı ve bunu biçimlendirecek bir ulaşım planlamasının yetersizliği nedeniyle kent içi yollarda her araç (kamyon, otobüs, traktör, at arabası vb.) kent özeğindeki bazı bölümler dışında tüm ana ve ikinci önem düzeyindeki yolları gün boyu kullanabilmektedirler. Bu durum, dolaşımdaki araç yoğunluğunu arttıran, yaya güvenliğini azaltan ve çözümü öncelik taşıyan bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent içi yollarda, motorlu araç ve yaya şeritlerinin genişliği optimum seviyede tutulmamıştır. Bu nedenle motorlu araç yoğunluğu yüksek olan güzergâhlarda, gün boyu ya da doruk saatlerde tıkanmalar oluşmakta, yayaların dolaşım ve etkinlikleri kısıtlanmaktadır.

Artvin kenti gerek yeşil alan donanımı gerekse alt yapı tesisleri bakımından bir takım eksikliklere sahiptir. Bu eksikliklerin giderilmesi için mali kaynakların temin edilmesi ve uygulamaya yönelik projelerin geliştirilmesi olumlu etkiler yaratacaktır. Kent merkezinde yayalar için düzenlenmiş mekânlar sınırlı; hatta yok denecek kadar azdır. Bu sebeple yaya kullanımına ilişkin öneri güzergâh seçenekleri aşağıda verilmiştir.

**Yaya bölgesi olabilecek 1. öneri alanı: İnönü Caddesi;** Yapılan çalışma sonucuna göre İnönü Caddesi yaya bölgesi olabilecek pek çok kriteri bünyesinde toplamaktadır. Kente ait tarihi-kültürel alanları bünyesinde barındıran, ticari potansiyeli oldukça yüksek mağaza ve iş yerleri bu cadde bünyesinde

toplantmıştır. Bunun yanı sıra bu cadde kentin merkezi olduğu için yakın çevreye geçmek için yayaların tercih ettiği bir güzergâhtır. Yoğun konut bölgeleri, kamu, işletme ve ticari alanlarla çevrili olduğundan dolayı, yaya kaldırımlarının genişletilmesi olanağı ortadan kalkmaktadır. Aynı zamanda bu cadde, motorlu araç trafiğinin en yoğun olduğu caddelerden biri olup, yerleşke niteliği kazanmış kamu ve eğitim kurumları, alışveriş mekânları gibi alanları kapsamı nedeniyle, yakın çevrede serbest zaman etkinliklerinin değerlendirileceği eğlence dinlenme alanlarının varlığı yaya ulaşımının düzenlenmesini zorunlu kılmaktadır.

İnönü Caddesi'nin trafiğe kapatılarak yeniden düzenlenmesiyle, yayalar için kent içinde güvenli ve konforlu açık bir mekân ortaya konulabilir. Cadde, kamu alanları ve ticari alanları bakımından oldukça yoğun olduğundan dolayı, genişliği 1,5-2 m arasında değişen yaya kaldırımlarını genişletme olanağı bulunmamaktadır. Tek yönlü transit trafiğe sahip olan cadde park eden araçlar nedeni ile daha da daralmaktadır. Yoğun motorlu araç ve yaya dolaşımı, İnönü Caddesi'nin araç trafiğine kapatılarak yaya kullanımına ayrılması görüşünü sürekli gündemde tutmaktadır. Bu nedenle caddeye taşıt girişi engellenerek yayalar için gerekli düzenlemelerin yapılması ile gürültü ve kirlilik azaltılarak, insanların rahat bir şekilde alışveriş yapabildiği, aynı zamanda dinlenebildiği, caddenin en üst noktasında bulunan alışveriş merkezinin önünde bulunan geniş alan ile caddenin en alt noktasında bulunan kamu kurumu önündeki geniş alanlar kentin ihtiyacı olan toplanma alanı olarak kullanılabilir. Ancak İnönü Caddesi'nin motorlu araç trafiğine kapatılması, buradan geçen araç trafiğinin düzenlenmesinde yeni bir trafik karmaşası yaratacağından, öncelikle bu sorunun çözülmesi gerekmektedir. Bu amaçla, Fevzi Çakmak Caddesi ve Miralay Şükrübey Caddesinden gelen taşıt trafiğinin, Kuru Sokak devamından Hürriyet Caddesine veya Kuru sokak devamında Çağal Sokak üzerinden Cumhuriyet Caddelerine aktarılması önerilebilir. Mevcut durumda tek yönlü taşıt trafiğine sahip olan caddenin bu

yükü kaldırabilmesi için cadde üzerinde gerekli iyileştirmelerin yapılması uygun olacaktır. Yine bu cadde üzerinde yer alan bir adet açık otopark ihtiyaca cevap verememektedir. Yaya bölgesi oluşturmada bu sorun dikkatle ele alınmalı ve çözüm getirilmelidir.

Diğer bir öneri ise, İnönü caddesi, Cumhuriyet caddesi ve Halkevi Caddesi taşıt trafiği bakımından yoğun kullanılan bu alanlar tek yönlü arter konumundadırlar. Bu nedenle İnönü Caddesi'nin tamamen trafiğe kapatılması, trafik akışını olumsuz etkileyecektir. İnönü Caddesi belirli saatlerde trafiğe kapatılarak, yalnız yaya kullanımına yönelik düzenlenebilir. Böylelikle araçların kaldırımlara ve yol kenarlarına bırakılarak yaya hareketini kısıtlaması bir ölçüde engellenmiş olacaktır. Bunun için cadde üzerinde daralmakta olan kaldırım genişliklerinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Belirli aralıklarla konulacak kentsel mobilyalar ve aydınlatma elemanları ile yayaların serbestçe hareket edebilecekleri yeni bir mekân düzenlenmiş olacaktır. İnönü Caddesi'nin yaya bölgesi olarak düzenlenmesine yönelik yapılacak çalışmalar, alana girişler farklı döşeme ile vurgulanmalı ve araç girişini engelleyici sınır elemanları kullanılmalıdır. Ayrıca yaya bölgesi girişi bitkilendirme ile vurgulanarak estetik bir görünüm sağlanabilir. Yaya bölgesi işlevleri arasında önemli bir yeri olan dinlenme gereksinimi, dinlenme bölgelerinde sıcak iklim kriterleri göz önüne alınarak, serinletici su gösterileri, oturma birimleri, ağaçlar ve çiçek kasalarına yer verilerek düşünülmelidir. Öneri olarak getirilen meydan çözümlemesi ile tasarımda yayaların ilgisini çekebilecek materyaller ile alanda resim, kitap sergilenebilecek vitrinlerin kullanılması yaya bölgesinin bir kültür ve sanat özelliği kazanmasını sağlayacaktır.

**Yaya bölgesi olabilecek 2. öneri alanı: Hürriyet Caddesi;** İnönü Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve devamı niteliğindeki Hürriyet Caddesi, motorlu araç ve yaya dolaşımının gün boyu yoğun olduğu kent merkezinde konumlanmıştır. Kentin yoğun kullanılan eğlence dinlenme alanlarını kapsamaktadır. Ayrıca bu cadde üzerinde

küçük ölçekli birde çocuk oyun alanı mevcuttur. Böyle bir özelliğe sahip Hürriyet Caddesi için, belirli saatlerde trafiğe kapatılarak yaya bölgesi olarak kullanılması önerilebilir. Bu cadde üzerinde bulunan konut bölgeleri ve işyerleri içerisinde bulunduğundan dolayı günün belirli saatlerinde kullanılan tek yönlü işleyen fakat çok yoğun olarak kullanılmayan taşıt trafiği mevcuttur. Yaya hareketini olumsuz etkileyen unsurlar taşıt trafiğinin yanı sıra, yaya yollarına ve kaldırımlara bırakılan araçlardır. Özellikle akşam saatlerinde kaldırımlara ve geniş olmayan araç yolunun hemen kenarlarına park edilen araç sayısı yoğunlaşmaktadır. Bunun başlıca sebeplerinden biri de kent içerisinde bulunan otopark alanlarının yetersiz kalmasıdır. Hürriyet Caddesi günün belirli saatlerinde kullanılmak şartıyla araç trafiğine kapatılarak yaya bölgesi olarak düzenlenmesine yönelik kullanılabilir. Paralelinde bulunan Cumhuriyet, İnönü ve Halkevi Caddelerine de yaya olarak ulaşım çok rahat bir şekilde sağlanabildiği için yayaların serbestçe hareket edebilecekleri yeni bir mekân düzenlenmiş olacaktır.

**Yaya bölgesi olabilecek 3. öneri alanı: Fevzi Çakmak Caddesi;** Fevzi Çakmak Caddesi'nin başlangıcı olan şehir merkezinin girişinde bulunan köprüden Bayındırlık ve İskân Müdürlüğüne kadar olan güzergâhın, yol genişlikleri, yeşil şerit uygulamasına uygundur. Bitkilendirme ile motorlu araç trafiğinden tamamen ayrılacak olan yaya aksları, bireyler için serbestçe hareket edebilecekleri yeni mekânlar ve Çoruh Nehri boyunca suya dayalı aktivitelerin gerçekleştirilebileceği rekreasyonel aktivitelerin yaratılmasına olanak sağlayacaktır. Bu öneri güzergâh ile kentin karmaşasından uzak yürüyüş yapabilecekleri, hemen kenarında akan Çoruh Nehri'nin vermiş olduğu dinlendirici etkisinden yararlanabilecekleri, her yaşta aile bireyi ile beraber birçok etkinliği bir arada yapabilecekleri bir alan olarak tasarlanabilir.

Bu önerilen güzergâhlar, kullanıcı istek ve eğilimleri açısından değerlendirildiğinde yüksek oranda tercih edilmektedir. Kullanıcılar tarafından yüksek oranda tercih

edilmesinin nedeni, yüksek peyzaj niteliği ve serbest zaman değerlendirme olanakları sunabilme yeteneğinin önemli derecede etkin olmasıdır. Dolayısıyla bu güzergâhlar, kent içi ulaşımındaki işlevinden daha çok eğlence dinlenme, sosyal ve kültürel etkinlikleri açısından önem taşımaktadır. Ancak bu bölgedeki kaldırımlar, yeşil şerit uygulaması için yeterli genişlikte değildirler. Güzergâhların çevresinde, işyerlerinin ve konutların yoğun bulunması yaya kaldırımlarının genişletilmesi olanağını ortadan kaldırmakta ya da çok yüksek kamu harcamaları gerektirmektedir. Bu nedenle yaya yollarının yeşil örtü kapsamında tekrardan düzenlenmesi olanağı çok kısıtlıdır. Bu güzergâhların, motorlu araç yolundan farklı kotta bordürle ayrılarak düzenlenmiş yaya akslarının oluşturulması yaya dolaşım güvenliği açısından oldukça önemlidir. Ayrıca farklı döşeme materyalleri ile yaya aksının güzergâhı belirginleştirilerek, araçların yaya bölgelerine geçişini engelleyici sınır elemanları kullanılabilir. Camlı reklam panoları veya çiçek kasaları ile araçların kaldırımlara bırakılması engellenebileceği gibi, mevcut yaya akslarından daha işlevli ve görsel açıdan daha zengin bir mekân oluşturulması sağlanabilecektir. Değerlendirilen güzergâhlarda bu düzenlemelerin uygulanması, yalnızca araç ve yaya ulaşımına değil, kentsel çevre niteliğine de önemli katkı sağlayabilecektir. Bu araştırmada ele alınan Artvin Kenti ve Çevresi pek çok farklı özelliği içermektedir.

Bu makalede vurgulanmak istenen en önemli nokta kentlerdeki yaya alanlarının sürekliliğinin sağlanması gerekliliği olmuştur. Bu süreklilik sayesinde kent insanı, kentin sahip olduğu kültürel ve doğal sistem karşılıklı olarak fayda sağlayacaktır. Kent içindeki yaya alanları; gerçekleştirilecek olan süreklilik içerisinde kent insanına hizmet ederken kendi içerisindeki doğal yaşamı da koruyarak sürekliliğini sağlayacaktır. Kent içerisindeki tarihi-kültürel özellikleri de içine alan bu bağlayıcılık işlevi ile kaliteli yaşam, sağlık, kaliteli çevre gibi birçok yönden faydalı olacaktır. Artvin Kenti mevcut kimliği ile bir turizm kenti olmaya adaydır. Nüfus artışı, küresel ısınma gibi olumsuz durumlardan dolayı, yeşil alanların ve suyun

öneminin çok arttığı günümüz koşullarında kent, Türkiye'nin geleceği için kaynak değerlerinin saklanması gerekliliği olan bir coğrafyaya sahiptir. Çok geç olmadan önlemler alınmalıdır. Makalede önermiş olduğumuz yayaların kullanımına yönelik alanlar; kentin kimliğinden uzaklaşmadan, kaynak değerlerinin korunduğu, rekreatif imkânlarla sahip, ayrıca dolaylı olarak, yaşam kalitesini arttırma, ekonomik, vb işlevlere de sahiptir.

#### KAYNAKLAR

Bayraktar A., Aslanboğa İ., Özkan B., Güney, A., Türkyılmaz B., İzmir kenti içinde halkın açık alan gereksinimini karşılamak amacı ile bazı yol ve meydanların taşıt trafiğinden arındırılması olanakları üzerinde araştırmalar. Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Proje No:063, Bornova İzmir, 1987.

Cebeci Ö.F., Çakılcıoğlu M. 2001. "Ulaşımında gözden kaçan ayrıntı: yaya" İstanbul'da Kentiçi Ulaşım Sempozyumu Tmmob Makine Mühendisleri Odası, 28-29 Haziran İstanbul.

Cengiz C. 2011. Bartın hükümet caddesi yaya bölgesi tasarımının irdelenmesi. Bartın Orman Fakültesi Dergisi 2011, Cilt: 13, Sayı: 20, 80-89, ISSN: 1302-0943 EISSN: 1308-5875

Çıracı H., Kubat S., Aydın S. Tarihsel Çevrede Kamu Mekanları Tasarım Ölçütleri Beyazıt Meydanı Örneği: Kamu Mekanları Tasarımı Ve Kent Mobilyaları Sempozyumu. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, S.81-84, İstanbul, 1991.

Göçer O., 1977. Şehrsel alanların performanslarının saptanmasında yardımcı olabilecek standartlar. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları Sayı:2, İstanbul.

Gültekin B., 2007. Kent içi yolların, yaya kullanımına yönelik değerlendirilmesinde çözümlemeli bir yaklaşım: Adana Örneği Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi Adana,

Hepcan Ş., Özkan M. B., Kaplan A., Küçükbaş E. V., Kara B., Deniz B., Hepcan Ç., Altuğ İ. 2006. Yaya erişiminde süreklilik sorunu ve çözüm olanaklarının bornova kent merkezi örneğinde araştırılması. Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg., 2006, 43(2):121-132 Issn 1018-8851

Kaplan H., Kaya Ö., 2002. Askı-geçit sistemi: kent merkezinde güvenli ulaşım mekanlarının düzenlenmesindeki yeri. Uluslararası Trafik Ve Yol Güvenliği Kongresi . Gazi Üniversitesi, Ankara.

Kaplan H., Acuner A., 2005. Ankara'da yayalaştırma sorunsalı: yaya alanlarının yasal

çerçeve ve yerel yönetimlerin rolü kapsamında değerlendirilmesi. Tmmob Şehir Plancıları Odası Yayınları Planlama 2005/4:112-123. *Www.Spo.Org.Tr/.../3fa5a432ae55c25\_Ek.Pd* Erişim: Şubat 2012

Kılıç E.S., Aydoğan M. 2006. Alışveriş merkezleri-kent ilişkisinde kronikleşen sorunlar, toplu ulaşım ve yaya ulaşımı ilişkileri: forum (bornova) alışveriş merkezi Örneği. Tmmob Şehir Plancıları Odası Yayınları Planlama 2006/3:89-95. *Www.Spo.Org.Tr/.../3fa5a432ae55c25\_Ek.Pd* Erişim: Şubat 2012

Komanoff C., Roelofs C., Orcutt, J., Ketcham, B. 1993. Environmental benefits of bicycling and walking in the united states. Transportation Research Record No. 1405: Pedestrian, Bicycle And Older Driver Research. Washington: National Academy Press.

Kuntay O., Yaya mekanı. ayıntap yayıncılık, S.170, Ankara S.170, 1994.

Payaslı L. 1992. Kent içi yaya bölgeleri ve Adana kenti için yaya bölge önerileri, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Adana.

Robertson K. A. 1994. Pedestrian malls and skywalks: traffic separation strategies İn American Downtowns. Aldershot: Avebury.

Seedat M., Mackenzie S., Mohan D. 2006. the phenomenology of being a female pedestrian in an african and an asian city: a qualitative investigation. Transportation Research Part F 9 (2006) 139-153

Şişman E. E., Kırzioğlu I. 2002. Erzurum kent merkezinde yaya bölgesi olabilecek kent mekan birimlerinin saptanması ve projelendirilmesi üzerinde bir araştırma. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi B Serisi, Cilt 3, No 2, 127-139, 2002 Issn 1302 647x.

Şişman E. E., Etlı B. 2007. Tekirdağ kent merkezindeki yaya bölgelerinin belirlenmesi ve projelendirilmesi. Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi 4(3) Journal Of Tekirdag Agricultural Faculty 327.

Şişman, E., Uyguner B. 2009. Tekirdağ kent merkezinde kullanıcıların yaya bölgeleri hakkındaki görüşlerinin belirlenmesi. Süleyman Demirel Üniv. Orman Fakültesi Dergisi. Seri: A, Sayı: 2, sayfa: 134-146.

Untermann R. K. 1984. Accommodating the pedestrian: adapting towns and neighbourhoods for walking and bicycling. New York: Van Nostrand Reinhold.

Yalçınkaya F. 2007. Ankara-Bahçelievler Aşabat Caddesinin (7. Cadde'nin) yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından incelenmesi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri

Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Weber J. E., Maio R. F., Blow F. C., Hill E. M., Barry K. L., Waller P. F. 2002. Alcohol and/or drug use among adult nonoccupant motor vehicle crash victims. *Alcohol And Alcoholism*, 37(5), 468–471.

Wigan M. 1995. Treatment of walking as a mode of transportation. *transportation research. Record No. 1487: Non-Motorized Transportation Research, Issues And Use*. Washington: National Academy Press.

Zafer B., 1996. Yaya bölgeleri planlama ilkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Ofset Atölyesi, İzmir.